昭和46年12月1日発行（毎月1回1日発行） 第20巻・第15号 昭和29年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号 昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン

THE KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
スーパーマリン
スピットファイア

☆特集☆
[illegible]
[illegible]
[illegible]

'71 12

グァム島の米空機

アンダーソン基地に翼を休めるB-52D(-80 B.O.)。機首に戦略航空軍団のワッペンを付けている。かつてベトナム爆撃のB-52が翼をつらねて発進して行ったこの基地も，いまではかんさんとしており，わずか2機のB-52が見られるのみである。

中華民国空軍の主力機

台湾の中部基地に配備されているF-104G。同基地は戦術戦闘機部隊の基地。なかにはごらんのような迷彩塗装の機体もあって，堅固なハンガーのなかでスクランブル待機についている。機体の塗装は米空軍の３色迷彩機と同じ色調の上側面ダークグリーン，ジャングルグリーン，タン，下面グレイである。

〔上・下〕南部の基地に配備されているノースロップF-5A。同国空軍にF-5Aが供与されてからすでに5年が経過しており，いまでは，全機が退役したF-86Fのあとをひきついで，昼間戦術戦闘機の主力の座にある。
小柄な機体に似あわず大きな搭載力をもつ本機は，取扱いも容易で，同国空軍のパイロットにもなかなか好評のようである。

〔上・下〕南部の基地に配備されているノースロップF-5A。同国空軍にF-5Aが供与されてからすでに5年が経過しており，いまでは，全機が退役したF-86Fのあとをひきついで，昼間戦術戦闘機の主力の座にある。
小柄な機体に似あわず大きな搭載力をもつ本機は，取扱いも容易で，同国空軍のパイロットにもなかなか好評のようである。

アガナ基地で撮影したスカイウオリアの二つのバリエーション 3色グレイの迷彩をした偵察型のRA-3Bと右はECM専用のEA-3B。

〔上〕左ページと同じくアガナ基地のRA-3B。VQ-1（第1艦隊偵察中隊）の所属機で，主翼を折りたたんで待機中。同機には高々度用から低高度用の各種カメラが10台以上も積まれている。
〔下〕同じくアガナ基地のC-123Bプロバイダー。沿岸警備隊の第14マリアナ地区隊所属機。同隊は以前HU-16Bを持っていたが，現在はこのC-123Bだけである。

主翼を後退させて飛んだトムキャット

グラマンF-14Aトムキャットの飛行テストは，原型2，3号機を使って進められているが，去る9月2日，3号機（F-14A-1X）は初めて主翼を68度いっぱいに後退させて飛んだ。左ページと上・下3枚はそのときの模様で，主翼をスウエーブ・バックさせた姿はなかなかダイナミックである。

なお3号機は8月3日に初飛行，翼をひろげたまま約1時間半飛び，9月1日には1時間の飛行で，主翼を45度後退させて飛んでいる。機首や主翼端や垂直尾翼に赤い帯を付け，2号機とは塗装もかわっている。

イギリス海軍のファントムII

イギリスのヨービルトン海軍基地で撮影したファントムII。写真上の"151-VL"機(シリアルXT864)は，同基地で編成された最初のファントム訓練部隊第767スコードロン所属のFG.1。前脚の2段の支柱を長くして機首をあげた状態にあるが，これは母艦からのカタパルト発進時の姿勢。

写真下の"157-VL"機(シリアルXV579)も同スコードロン配属されているが，空軍から借用中のFG.2で，グリーンとグレイの迷彩である。胴体の補助空気取入口が開かれているのに注意。

1971 USカップ・エアレースの出場機

〔上〕F8F-2ベアキャット。"フェニックス1"のニックネームが付けられた同機はL.シェルトンが搭乗して4位に入賞。レース・ナンバーは77。
〔下〕同じくF8F-2ベアキャット。同機は44のレース・ナンバーを付けて、前半は快調に飛ばしたが、エンジン故障で墜落。搭乗のM.ゲーレンは死亡した。

沖縄のSR-71A

嘉手納基地に着陸するSR-71A戦略偵察機。第82戦略偵察飛行隊の所属機。去る8月の撮影。現在同機による偵察飛行は中止している模様で，写真は訓練飛行から帰投するところと思われる。

巨人輸送機C-5Aギャラクシー

空輸軍団の主力機C-5Aギャラクシーは，定期便として極東方面にも連日のように姿を見せている。写真は横田基地に着陸するところ。巨大なだけに，騒音や排気煙などの公害問題では真先きにやりだまにあげられているのはお気のどく。最近では新しい燃焼器を付けて排気煙をなくするなど，いろいろと工夫をこらしている。

〔上〕パイロンで旋回中のF4U-4コルセア。B.アカーが操縦して6位。
〔下〕もう1機参加したコルセアで，この機体は元フランス海軍の軍籍をもつF4U-7。写真は会場に到着したばかりのところ。レース・ナンバー3を付け，キルフォードとレイドローが交代で乗ったが，100周できずに10位。

★BIGな男のBIGなヤツ★

1/32スケール有名機シリーズ 日・英激突！

■再設計（11月発売）

三菱 局地戦闘機 雷電21型

レベルファンのご要望にもとずいてよりつくり易く、より精巧に再設計、新しいパーツも追加して登場。《新雷電》を楽しんでください。

●H 288 全長31cm 全幅34cm ￥700
4種のデカール、色刷り図面入り

■新製品（11月発売）

ホーカー ハリケーン MK-1

分厚くて大きい主翼と羽布張りの胴体、この野武士のようなゴツイヤツは手応え充分

●H 217 全長30cm 全幅38cm ￥700
3種の大型デカール、色刷り図面入り

Revell

レベル総代理店
グンゼ産業㈱物資部
東京都千代田区神田錦町3－17
TEL 294－4141代

米・英・独の双発機に
日本機を加えてさらに充実

1/72スケール
日本の双発機万才!!

●第1弾12月発売

川崎2式複戦 **屠竜**
■全長14.3cm 全幅20.2cm ￥300 予定

中島夜間戦闘機 **月光**
■全長16.9cm 全幅23.6cm ￥350 予定

MiG-21PF戦闘機

迎撃出動で待機中のMiG-21PF。この機体はドラッグ・シュートを装備した-21PFの後期の型“フイッシュベッドF”である。同機の特徴であるデルタ翼がよくわかる角度のスナップ。方向舵が可動の位置にあるのに注意。

中共空軍の迎撃部隊

中共空軍の迎撃部隊の訓練風景。〔上〕編隊飛行訓練を終えて隊舎に帰るパイロットたち。〔下〕スクランブル発進訓練で，いっせいに愛機にかけるところ。

中共空軍の戦闘機は約2,800機程度と推定されているが，その主力機は旧式のMiG-15と17。しかしこの２枚の写真に見られるのは，その両機に代わって迎撃戦闘部隊に配備されつつあるMiG-19のようである。

〔上・下〕前ページと同じく"USカップ"の出場機で，P-63キングコブラ。90のレース・ナンバーを付けているが，エンジン故障のためレースには参加しなかった。両翼端を切り欠き，風防を小さくするなど，外形的にもかなり改修されているが，内部も思い切って改造してあるという。

(1) 22ND SQDN., AERO SQDN AMERICAN ARMY.
アメリカ第22飛行中隊所属機。

(2) 94TH AERO SQDN., AMERICAN EXPEDITIONARY FORCE.
アメリカ第94飛行中隊所属機。

(3) 27TH AERO SQDN., A.E.F. FLOWN BY LT. FRANK LUKE.
アメリカ第27飛行中隊のフランク・ルーク中尉の乗機

(4) ITALIAN AIR FORCE.
イタリア空軍所属機。

スパッドS.7とS.8

アメリカに現存する2機のスパッド。写真右はS.8で，上側面タン，ダークグリーン，ダークブラウン3色迷彩，下面はバフの塗装。胴体に，第1次大戦で活躍したアメリカ人の義勇空軍ラファエット飛行隊がシンボル・マークとしていたスー族インディアンの酋長の横顔を画いている。写真下はスパッドS.7。

ワシントンのスミソニアン航空宇宙博物館に保存されている機体で、第1次大戦に参戦した有名なアメリカ人の部隊、"エスカドリル・ラファイエット"の第12中隊のマークを付けて展示されている。

-② GR. III, RE207, No. 617 SQDN., KINLOSS, LATE 1948.
B. III (DAM BUSTER), No. 617 SQDN.
B. I, "ADMIRAL CHATTANOOGA", No. 106 SQDN.

-② GR. III. 第120中隊の所属で、シリアルはRE207。戦後の1948年暮、キンロス駐留
B. IIIダム・バスター、第617中隊の所属機
B. I、第106中隊所属機

OSE EMBLEM OF ZN-A AIRCRAFT
N-A機の機首エンブレム

ADMIRAL CHATTANOOGA

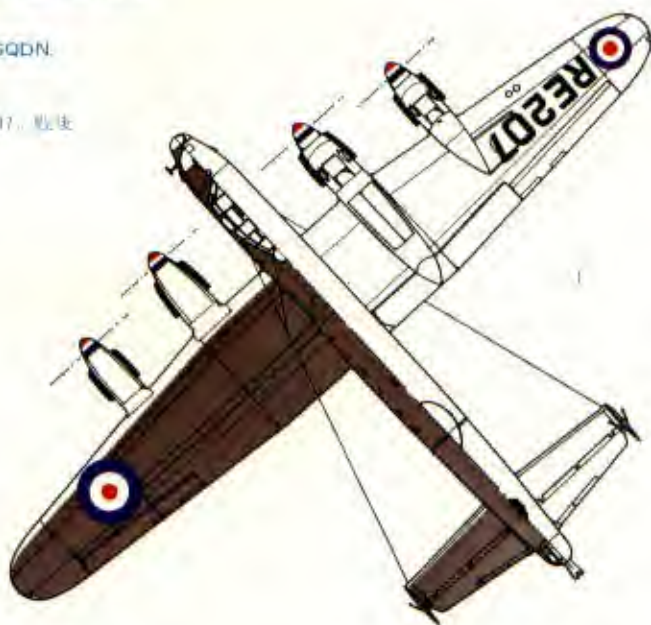
②

BSOD

③

AJOS

④

ZNOA

© A. Hashimoto

アブロ・ランカスター B.1

AVRO LANCASTER B.1

第２次大戦中イギリス空軍４発爆撃機の主力として活躍，最優秀夜間爆撃機とうたわれて，大戦中，実に608,612トンの爆弾を敵陣へ投下，ドイツ戦艦ティルピッツの撃沈や特殊爆弾装備のダム・バスターによるダム破壊の戦果も有名である。

☆キット紹介☆

レベルの1/72シリーズにはアブロ・ランカスターB.1のキットとランカスターの特殊型であるダム・バスターの２種が発売されている。

現在発売中のキットはデカールが２種附属していて，ダム・バスターは機体番号のバリエーションが楽しめるよう数種のナンバーと文字がついているし，B.1のほうはイギリス空軍第150スコードロンのものが追加され，カッコイーィ機首マークも魅力のひとつである。

キットは両方ともランカスターの決定版といえるシャープな仕上りで，各部が可動式になっていたり，詳細なモールドで抜群の仕上りを示す傑作キットである。

☆塗装について☆

図①と②　GR3。B.1のキットを図のように少し改造するとGR3を作ることができる。機体の側面と下面はグロス・ホワイト，翼上面と胴体の背はスレートグレーの塗装で，主翼下面の記号は右翼下面は機体後部から正しく読めるように記入されている。スピナは国籍マークと同じ色調の赤白青。バズ・レターはグレーとなっている。

図③　B3。　レベルのダム・バスターのキット用として図のようなマーキングに仕上げてみるのも楽しめる。塗装は機体の上・側面がダークグリーン[23]とダークアース[22]の迷彩，下面はつや消しのブラック[33]。機首のマークは白。

図④　B1。　ユーモラスなドラゴンのマークつきで，塗装は第３図と同ようでダークグリーンとダークアースの迷彩，下面は黒つや消し。

図③と④の機体のスピナは黒つや消し，胴体のバズ・レターの赤は，イギリス国籍マークと同ようのダークレッド。スレートグレーはダークシーグレー[25]にブラウン[7]またはダークアース[22]を混色する。

（K.Hashimoto）

B.1データ（B.1 technical data）

全幅（span）31.1m，全長（length）21.18m，全高（height）6.1m，発動機R.R.マーリン20または22（R.R. Merlin 20 or 22・1,460HP）×4，全備重量（gross weight）30,800kg，最大速度（max. speed）462km/hr，航続距離（range）2,675km（爆弾6,340kgにてwith 6,340kg bomb load），武装（armament）7.7mm×2（機首・nose turret）7.7mm×2（胴体上下・dorsal turret）7.7mm×4（尾部・tail turret），爆弾（bomb）6,340−10,000kg，乗員（crew）7。

Avro Lancaster B-1, four-engined bamber, was the British mainstay bomber during WWII. Reputed to be an excellent night bomber, the Avro Lancaster dropped a total of 608,612 tons of bombs on enemy positions during the war. This model is also well-known because of its distinguished war record including the attack on the German battleship, TIRPITZ and the destraction of dams by Dam Buster, equipped with special bombs.

KIT ;

Kits of the Avro Lancaster B-1 and the Dam Buster, a special model of the Lancaster, are now on sale from Revell 1/72 series.

Both kits have two kinds of decals. In addition, the Dam Buster is equipped with several figures and letters so that kit fans can enjoy a variation of aircraft numbers, while the B-1 has the number of British Air Force No. 115 Squadron. The B-1's nose emblems are also fascinating.

The B-1 and Dam Buster kits now on sale are the "final edition" of the Revell Lancaster kits. With their movable parts and exquisitely molded finish, they are indeed the masterpieces of Revell kits.

PAINTING :

Figs. 1 & 2.　GR 3

You can remodel the B-1 into the GR 3, with little effort, as shown in the figure. The sides and the lower surfaces of the plane are gross white, while the upper wing sufaces ands the back of the fuselage are painted in slate gray. Markings on the lower surfaces.of the right wing can be read from the rear part of the plane. The spinner and the nationality mark are composed of red, white and blue of the same tone. Fuselage letters are gray.

Fig. 3.　B-3

It may be a great fun for you to finish your kit with markings as shown in the figure by using Revell's Dam Buster kit. The top and sides of the plane are camouflaged with Revell Color 23, dark green and RC-22, dark earth, and the lower surfaces are RC-33, non-glare black. The nose mark is white.

Fig. 4.　B-1

A humorous dragon design is on the fuselage. Like the one in Fig. 3, this is camouflaged with dark green and dark earth, while the lower surfaces are in non-glare black.

Spinners for those in Figs. 3 and 4 are non-glare black, and letters on the fuselage dark red, similar to that of British nationality marks. Slate gray can be made by mixing RC-25, dark gray with RC-7, brown (or RC-22, dark earth).

(K. Hashimoto)

ランカスターの塗装に必要なレベル・カラー

①ホワイト	③レッド
④イエロー	⑦ブラウン
㉒ダークアース	㉓ダークグリーン
㉕ダークシーグレー	㉘黒鉄色
㉚フラットベース	㉝黒つや消し
㊵レッドブラウン	

アブロ・ランカスターB.1爆撃機　第83中隊の所属機でシリアルR.5852。爆撃に向うところで，背部の銃座についた射手の表情までうかがわれる写真。機体は当時の爆撃機の標準的な塗装。上面ダークアースとダークグリーンの迷彩，下面半つや消しのRDM-2スペシャルナイトである。RDMは表面がザラザラした仕上りになる塗装を意味し，完全つや消しにすると夜間に目立つため，この塗装としたものである。

アブロ・ランカスターB.1

オーストラリア西部のファース飛行場内にある航空博物館に展示されているランカスターB.1。塗装も活躍当時そのままで、上面ダークアースとダークグリーン、下面半つや消し黒の迷彩。現存するランカスターの貴重な1機である。

CHINESE NATIONALIST AIR FORCE

〈その1〉

中華民国空軍の装備機を見る

光復大陸

⑤スクランブル・ハンガーを出て飛行訓練に向かうF-104G。この唯一のF-104G基地は台北市と同じ面積を持つといわれ、"アジア最大の空軍基地です"と連隊長は語っていた。
　また緊急発進に備えるため5分待機、15分待機があり、5分待機の機体は3分以内に発進可能だという。
　F-104Gのパイロットは、飛行時間が2,000時間を越えるベテランばかりだから、3分以内の発進にも何の問題もないとのことである。

⑥⑦迷彩のF-104G。これらのF-104GはMAP（Mutual Assistance Programme：相互援助条約）により米国から供与されたものだが、ロッキード社製の機体とカナデア社製の機体が約半数ずつあるとのことであった（これまでは、ロッキード社製の機体が引渡されたといわれていた）。
　写真⑦では、主翼と胴体の小さな青天白日マークに注意。

⑧後方から見たF-104G。
フラップが、わずかに下げられているのがよくわかる。
F-104GはC型の方向舵面積を25%増加したほか、前縁フラップを装備している。後縁フラップはマニューバ・フラップとなり、運動性の向上を計っているし、BLCが採用され、フラップ開度16度より始まって、45度(着陸位置)でスリット全開になる。これにはエンジンのコンプレッサーより抽出した圧縮空気を使用しており、55コのスリットから空気が吹き出される。

岡山空軍軍官学校

南部の岡山(Kang Shan)にある空軍軍官学校(士官学校)には、中共から投降してきたMig-15とイリ-28が教材として展示されている。
この2機は公園風に整備された場所に展示されており、保存の状態は非常によい。
⑨1962年9月3日、台北の西南にある桃園(Tao Yuan)飛行場に投降してきた中共空軍のMig-15。
機体は表面に透明塗料を塗って外板のいたみを防いでいるらしい。胴体と主翼に画かれた中共空軍のマークが鮮かである。

⑩1965年11月11日、3名の搭乗員とともに投降してきたイリューシンIl-28。
この機体は着陸の際、畑に突込んで機首を破損。このときに無線通信士が死亡しているが、その後破損は修理したらしく、現在は完全な状態である。

カメラ訪問・グァム島の米軍基地②

グァム島のB-52爆撃機

グァム島北部に位置するアンダーセン空軍基地にはSAC（戦略航空軍団）の第8空軍がおり、沖縄の嘉手納、タイのウタパオなど西南アジアに展開するSACの部隊すべてを指揮下においている。

第8空軍はもともとマサチューセッツ州ウェストーバー空軍基地に司令部を持っていたが、70年4月1日、それまでグァムにいた第3航空師団の規模がベトナム戦のため大きくなったので発展解散させ、"第8"の呼称を移したものである。

そして現在では、米本土以外に駐留する唯一のSACの航空軍で、指揮下に41、43戦略航空軍団がいる。その他アンダーセンにはMAC（軍事輸送航空軍団）に属する第54気象偵察飛行隊（WC-130B、E）第79航空宇宙救助回収飛行隊（HC-130H）、TAC（戦術航空軍団）に属する第2航空機配属グループ、第11分遣隊（米本土から南アジアに航空機を輸送するグループ）、それに米連邦航空局、イギリス空軍分遣隊などの部隊がいる。

ここでは第43戦略航空軍団のB-52ストラトフォートレスをご紹介することにしよう。写真は3枚ともB-52D（-80-1B-O）の1機。胴体に波うっている"しわ"に注意。

アンダーセン基地のB-52の細部。

〔左上・左下〕同基地のエプロンに駐留していたもう1機のストラトフォートレスB-52E。右主翼下のクローズアップで、爆弾架などがよくわかる。この弾架1基に340kg爆弾6発をつるす。ここで見られたB-52のなかで、爆弾架を装備したのは、この1機のみであった。

〔上2枚〕B-52E（左）とD型両機の機首に画かれたマーク。E型のマークの文字は"DVC EMVS"

〔右〕E型の右主翼下の補助車輪。

オリスカニ同乗記

〔上〕艦載輸送機C-2Aは、30ノットの全速で航行しているオリスカニに向って、ぐんぐん高度を下げていった。前部甲板の突っ先に白く大きく書かれた"34"の数字がくっきりと浮き彫りにされ、飛行甲板にはプラモデルのような白い搭載機がびっしりと並べられ、タワーのレーダーが休みなくグルグルとまわりつづけている。

〔下〕白い航跡を引きながら北上する空母の左右と後方に、約300メートルの間かくで体形を保持しながら、精かんな駆逐艦がしたがう。

（79ページ記事参照）

〔上〕発進（写真はF-8J）は，前部甲板の左舷と右舷にある2基のカタパルトを使って行なわれる。〔下〕飛行甲板のA-7コルアIIは，機首に"だるま"の顔のようなデザインをしたり，それぞれ特徴のある派手なマークで，にぎやかな色彩を見せている

（下）いよいよベトナム海域に入ったようだ。舷側には爆弾が山と積まれ、弾薬作業員がその整備と兵装の準備にいそがしくとびまわっている。フライトデッキ・ワーカーはシャツの色によってそれぞれ任務が分けられており、爆弾などの兵器係りは赤色である（写真はA-7への爆弾装備）。

（右）発進後1時間ほどで、予定の攻撃を終えたA-7Bが帰投してきた。着艦機は、飛行甲板に対して3.5度の角度で進入することになっている。

（下）着艦用の滑走路は左舷側に突き出たアングル・デッキである。後部甲板には艦の後端から15メートルごとに4本の鋼製のワイヤが張られており、そのワイヤに機体の下にとりつけられたフックをひっかけて着艦する（写真はRF-8G）。

このページと次ページは、去る8月18日のソ連航空日にモスクワのボヌコボ空港で公開された各機。[上] 希望者をつのって体験飛行も行なわれた。乗客が搭乗中のTu-104(手前) とIl-18。このほかにTu-134、Tu-154などの新鋭旅客機やSSTのTu-144なども姿を見せた。[右ページ上]ショーではヘリコプタもいろんな飛行を公開した。写真は物資の定点投下を実演中のMi-1ヘリ。[同下]同じく飛行ショーに参加したTu-16 (バッジャー) 偵察・爆撃機。(TASS)

[左]これも当
日公開されたI
l-28(ビーグル
爆撃機で、雷撃
に使われている
1機。胴体下の
爆弾倉に手前の
魚雷を積み込み
中のもの。胴体
の下に張り出し
たレドームや機
首の側面に顔を
出している23m
機関砲の銃口な
どがよくわかる

フォト ニュース

（上）アメリカ海軍の第４気象観測飛行中隊"ハリケーン・ハンターズ"にこんど新しく配属されることになったWP-3Aオライオン。

（右）新しいエンジン燃焼器の採用で、C-5Aが煙を出さなくなった。右の写真はその燃焼器を装備した機体（上）と初期のC-5（下）が、同じ条件で離陸中のもので、上の機体では排気煙がほとんど見られない。改良した燃焼器を装備したエンジンは、準備ができしだいC-5の生産ラインにのせられ、すでに納入されているC-5も、近く新型エンジンにとりかえられることになっている。

【左】カリフォルニア州ロングビーチのダグラス社工場で最終組立てに入ったD C-10の長距離型-20 1号機。

-20の1号機はDC-10の生産順位28番目の機体で、来春早々に初飛行、ノースウェスト航空に納入される予定。

すでに完成している国内用のDC-10-10はGE CF6-6Dエンジンを装備しているが、-20はP&W JT9Dエンジンを積んだものので、このほかにも長距離型では、GE CF6-50を積む-30もつづいて生産されることになっている。

〔上〕スカンジナビア航空（ＳＡＳ）のＤＣ－８と並んだユンカースＦ.13旅客機。Ｆ.13は同社の親会社スウエーデン航空が、1920年後半にストックホルム－ヘルシンキ路線に使っていたもので、全長が9.5m、57.1mのＤＣ－８とくらべると約６分の１だが、その差はそのまま航空機発展の歴史である。

〔右〕グッドイヤー・エアロスペース社が試作した空気を入れてふくらまして飛ばす"インフレートバード"軽飛行機。空気を入れて組立てるのにわずか６分という便利なもので、このほどワシントンで開かれた空軍装備大会に出品されて話題となった。

こんなふうに、エンジン（60HP）を主翼の上に支柱で固定し、機体外皮はナイロン、操縦装置は操縦桿とフット・ペダルだけというかんたんな機構で、格納のときは空気をぬくと航空機用ケースに収められる。１－２人乗りで時速約120km、20ガロンの燃料で８時間以上飛べるという性能。人命救助、地形観測、通信中継など各種の用途に使えるとあって注目されている。

スナップ だより

〔左上〕2機編隊で横田基地に着陸するF-4C。沖縄から飛来したものだが、かって横田の駐留機であったもの。沖縄に移って、テール・レターをGGからZGにかえたが、写真の1機はもとのままのレターで飛来している（昭島市・石田ー）。

〔左下〕これも横田基地で最近撮影したAC-119K“マジック・ドラゴン”（シリアル30121）。同機はAC-47に次ぐガンシップ。外翼に付けられた離陸補助用のジェット・エンジンに注目（国立市・渡辺不二男）。

〔下〕伊丹でのオーバーホールを終えて帰途につく航空自衛隊のC-46。同機はCMの訓練機として使われている。9月13日の撮影（尼崎市・吉田富士夫）。

〔右〕インドネシアのペルタミナ石油会社へ売られた元全日空のF-27フレンドシップ（JA8605）。同石油会社へは4機のフレンドシップが売渡されることになっており、これはその1号機。8月31日、大阪国際空港にて撮影（豊中市・平山德相）。

スピットファイアの戦闘記録《その4》

(本文記事参照)

〔上〕前号にひきつづいてスピットファイアのF.Mk.Vb。写真の機体はケント州のグレーブセントに駐留していた第165"セイロン"中隊の各機。"SK"のコード・レターを付けている。1942年10月16日の撮影。〔下〕上と同じく第165中隊のF.Mk.Vb。パイロットが装具を付けて乗り込むところで、機体には"KAMBA-MERU"の文字が見える。これも10月16日の撮影で、この頃は戦況もようやく連合軍側に有利となり、ドイツ本土へ向っての反撃が開始されることになって、スピットの任務もますます重要なものとなった。

〔下〕前ページと同じく第165中隊のF.Mk.Vb。準備が成ってグレーブセント基地を発進するところ。この機体には"KENYA DAISY"の文字が描かれている。

〔右〕"NX"のコード・レターを付けた第131"カウンティ・オブ・ケント"中隊のF.Mk.Vb。反撃に転じたRAFの気概が感じられる見事なラインアップ この頃はスピットの生産にも拍車がかけられ，1942年中に約3,300機のF.Mk.Vが生産されている。

〔最下段〕第154中隊のF.Mk.Vb。同中隊のI.R.イングラム中尉とその愛機で、"KING OF THE AIR"の文字を描いている。同中隊のコード・レターは"HT"。1942年10月13日の撮影。

〔上〕第118中隊のニューベリイ大尉と愛機のF.Mk. Vb。"FIDUCIA" の文字を描いている。コード・レターは"NK"。〔下〕連合軍の支援のために北アフリカに送られたF.Mk. Vb。

〔上〕第485中隊（ニュージランド部隊）のF.Mk.Vb。カナダ、オーストラリア、ニュージランドなどの英連邦諸国の空軍もＲＡＦに入ってともに闘ったが、400番台の中隊がそれであった。第485中隊は1941年から終戦まで、"ＯＵ"のコード・レターを付けて闘っている。スピットはⅠbに始まり、Ⅱa、Vb、Ⅸ、LF.Vb、Ⅶ、Ⅺe、ⅩⅥの各型を装備した。

〔下〕熱帯用フイルターを装備したF.Mk.Vc。Vcは20mm×4か同2＋7.7mm×4mmまたは7.7×8のいずれでも付けられるユニバーサル・ウイング（タイプ346）にしたもので、主に海外の戦場で使われた。写真の機体は第43中隊の所属機で、1943年、連合軍の手におちたイタリアのナポリ近くの飛行場で作戦中のもの。

〔上〕スピットの複座練習型T.Mk.Ⅷ。ビッカース・アームストロング社がMk.Ⅷの機体をもとに自社開発したもの。スピットの複座練習型は1941年ごろから計画されていたが、実戦用の機体の生産に追われてさたやみとなり、写真の原型機（N32）が初飛行したのは、戦後の1946年。Mk.Ⅷの操縦席を13インチほど後方に移し、一段高い後席を設けたが、その風防はごらんのように前席とはまったく違うかたちのものであった。〔下〕F.Mk.Ⅷ。本機は北アフリカやビルマ戦線へ投入するために、高々度戦闘型のⅥ、Ⅶ型の改良点を採り入れて急きょ改造されたもの。写真の機体（MD249）は，270機造られたF.Mk.Ⅷの1機で、1944年にカラチ方面に送られたが、同年末に失なわれている。

未発表
陸軍機写真集

［上］1式戦闘2型甲（Ki-43II-ko）。環状滑油冷却器のままの2型甲の初期型。この機体は第1錬成飛行隊（第520臨時防空戦隊）の所属機で、尾翼に白ふちどりの赤い斜線の部隊マークを描いている。機体はスプレー流し塗りのダークグリーン迷彩塗装。

［下］内地のある陸軍航空基地風景。左から1式双発高等練習機（Ki-54）の輸送機型丙型、100式司令部偵察機2型（Ki-46II）、さらに2機の1式高練丙と100偵2型がずらりと翼をつらねて壮観である。

〔上・下〕大戦開戦前から終戦まで、快速を生かして文字どおり広い戦線を天翔けた100式司令偵察機。いまの戦略偵察機の元祖的存在だが、大戦末期には機銃を積んで、迎撃戦闘にも使われている。写真の機体はいずれも100式司偵2型(Ki-46 II)。上の機体は菊水マークを付けた独立飛行第16中隊の所属機である。

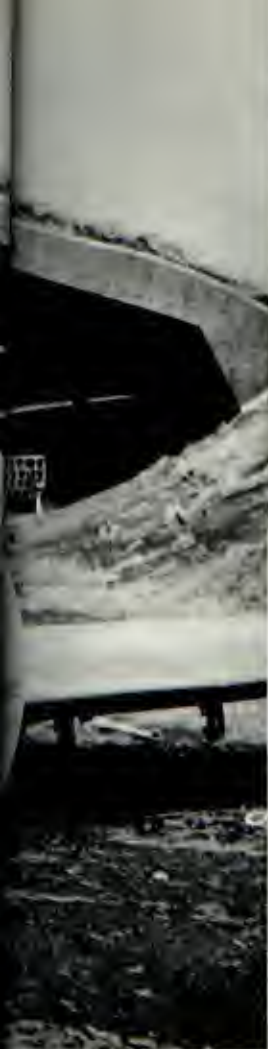
鹵獲された日本の軍用機 《その17》

CAPTURED JAPANESE MILITARY AIRCRAFT DURING WW II

終戦後に調布飛行場に放置されていた陸軍機。左の写真は5式戦闘機(Ki-100)で、こらんのような無残な姿。主翼下の懸吊架は増槽用と思われるが、ここにはロケット弾やタ弾も装備できた。後方に見えるのは現在の国電是政線である。

下の写真は5式戦(左)と特攻機"剣"(Ki-115)。いずれも1945年10月の撮影である。

〔上〕同じく調布飛行場の手前から"剣"、5式戦。掩体壕のなかに見える翼は2式単戦"鍾馗"(Ki-44)。この掩体壕は現在も残っているものと思われる。

〔下〕5式戦の機首と後方は"鍾馗"　3式戦"飛燕"のエンジンを換装して活躍したのが5式戦。エンジンの取付部がコンパクトにおさめられていたことが本機の価値を高くした原因であるが、その様子がこの写真でよくわかる。四角いスペースは弾倉である。

〔上・下〕特攻機"剣"のクローズアップ。海軍の"桜花"と同じく，爆弾を抱いて敵艦への体当りを目的に造られた特攻専用機。大戦末期のあわただしい戦況のなかで，本土防衛のために突貫作業で量産が進められ，終戦までに105機ほど完成したが，実戦には1機も使われていない。胴体はブリキ製で，800～1,300 HPまでのエンジンなら何でも装備できたという。飛び立ったら突っ込むだけのおそまつな飛行機。写真でも尾翼など，粗製品であることがよくわかる。水平尾翼の支持棒は鉄パイプである。

(Photos by Mr. John D. Hathaw

U. S. カップ・エアレース

1971 U. S. CUP AIR RACES.

先月号につづいて，7月15日から4日間，カリフォルニア州サンディエゴのブラウン・フィールドで行なわれた"USカップ・エアレース"の参加機

〔左ページ2枚〕レース中にエンジンから火を吹いて墜死したマイク・ゲーレンのF8F-2ベアキャット(N5005)，レース・ナンバーは44，上の写真はピット・ストップで着陸，ふたたび地を離れた瞬間で，この5分ほどのちに墜落した。

〔上・下〕このレース・ナンバー77のベアキャットはL.シェルトンの乗機(N777L)で，4位に入賞。

〔上左〕パイロンをまわるM.ゲーレンのベアキャット。墜死したゲーレンは，95周まではこのように快調でトップ争いをつづけていたが、突如、第10シリンダーから発火，機はたちまち焔につつまれた。"完走"はできなかったが，13機のなかの9位。

〔上右〕同じく第1パイロンで旋回にはいるゲーレンのベアキャット。後方はF.サンダースのシーフュリーとD.グリーネマイアのムスタング。息づまるデッド・ヒートのシーンである。

〔下〕前ページと同じく離陸するL.シェルトンのベアキャット。同機のシリアルは122629，L.シェルトンはこのベアキャットで、この春ニュージャーシイ州のケープメイで開かれた"ケープメイ・ナショナル・エアレース"で優勝している。

2機参加したＦ４Ｕコルセア。

〔上・右〕レース・ナンバー3のＦ４Ｕ-7は、ギルフォードとレイドローが交代で操縦したが、“完走”できずに10位。この機体はかつてフランス海軍の軍籍にあったもの。のちにカナダでCF-VUMとして登録されていたが、現在はN93Mのアメリカ国籍。上の写真では、着艦フックもちゃんと付けられている（シリアル133693）。

〔下〕22のレース・ナンバーをつけたＦ４Ｕ-4（N6667）。塗装とマークはかつての第5実験飛行隊（ＶＸ-5）の司令官機のものにしてある。G.アカーが乗って６位。

〔上〕第1パイロンを通過する2機のコルセア。逆ガル翼の優雅なコルセアの編隊。いまでもこうした大戦機を間近かに見られるアメリカのファンたちは幸福である。
〔右〕パイロンをまわるG.アカーのコルセア。パイロンで待ちかまえるカメラ・マンも生命がけ(?)。
〔下〕同じく第1パイロンで旋回にはいるF4U-7。こんなレースがいつでも開かれる広大な敷地がいたるところにあるアメリカ。まことにうらやましい。

〔下〕これも第1パイロンを旋回中のF4U-7と7位となったB.ラブのムスタング(N576GF)。このムスタングは44-73079のシリアルを付けている。

上】ＤＣ-4につづいてカンタスの路線に登場したスーパ
コンステレーション。1954年から北米路線とシンガポー
由ロンドンの“カンガルー・ルート”にその優雅な姿を
ることになった。1958年には西まわりの“カンガルー・
ト”と南まわりアメリカ経由の“サザンクロス・ルート
ンドンで結んだ、世界１周路線を完成するが、写真はそ
１便として両路線を飛んでメルボルンに帰り着いた２機
ーパー・コニイ。

エアラインの翼

カンタス航空 ④

59年７月から９月にかけ
機のボーイング707が到
カンタスのジェット時代
幕した。しかし極東路線
ーパー・コニイがそのま
われ、同機に代ってエレ
ラ（写真右）もしばらく
東京への路線に就役した。
在カンタスはボーイング
（写真最下段）も４機発
ており、今年末までに国
に全機を就航させること
っている。

ボーイング707

〔上〕第2次大戦後半から1947年ごろまで使われたスチンソンL-5センチネル連絡機。羽布張りだが、6気筒のエンジンを付けた頑丈な機体だった。写真では羽布を大部分はずし、胴体の右側のハッチをあけ、パイロットと患者の人形を乗せてある。この機体は最終生産型のL-5G。

〔下〕グッドイアYAO-G1インフレイト・プレーンは、ゴム製のポータブル機。風船のように空気でふくらませれば2人乗りの飛行機になり、空気をぬいて折りたためばバッグのように持ち運びができる。

アメリカ陸軍航空博物館

アメリカはアラバマ州のフォート・リュッカーにはアメリカ陸軍の航空博物館がある。展示されているのは一九四七年に陸軍航空隊が空軍として独立したあとに残された軽飛行機やヘリが主体だが、一部には第二次大戦中の連絡機や試作・実験機などもあり航空通にとっては見のがすことができない存在だ。

US Army Aviation Museum

〔下〕これも第２次大戦の花形だったパイパーＬ-４。民間用のカブを軍用化したもので、２人乗りだが、連絡に偵察に、陸軍地上部隊にはなくてはならないくらいの存在だった。この機体はＬ-４Ｂで、塗装やマークは第２次大戦中期のものになっている。

〔上〕ライアンL-17A。第2次大戦後に造られた高級連絡機。低翼の引込脚で、性能も良く、このクラスでは異例の高級さを誇った。

〔下〕デハビランドL-20A。連絡と観測を兼ねた頑丈な機体。民間用のビーバーの姉妹機で、10年ほど前には日本でも米軍が多数使用していた。

〔下〕パイパーTL-21。空軍と陸軍が分離してから、はじめて採用になった練習機。L-21連絡機を複操縦式にしたもので、民間用のパイパー　カブの姉妹機でもある。

〔上〕シコルスキＸＨ-39。世界最初のタービンヘリで、生産にこそ入らなかったが、エンジンをキャビンの上に積んでいるところなどは、今日の中型ヘリと全く同じ。1954年にはヘリの世界速度記録と高度記録を樹立したと右の板に書いてある。

〔右〕ヒラーＸＲＯＥ-1。1950年代に試作されたいくつかのワンマン・ヘリの一つ。組立て式で、エンジンは真中の筒のなかに縦に積まれている。これは海兵隊で試作されたもの。

〔下〕ベルＸＨ-40。今日のベルＵＨ-1の原型となった試作機。基本型は同じだが、エンジンまわりや細部の構造はまったく別。ヘリコプタ史上に残る記念すべき機体である。